

■ 橋と文化



春日 昭 夫\*

今年の文化勲章に安藤忠雄氏が選ばれた。また、高松宮殿下記念世界文化賞の建築部門は伊藤豊雄氏であった。二人とも日本が世界に誇る建築家であるが、文化の秋にちょっと考えてみた。文化の匂いがする橋とは一体どんなものなのであろうか。

文化財保護法の中で、文化財の規定にはしっかり「建造物」とあり、「我が国にとって歴史上または芸術上価値の高いもの」とある。ちなみに重要文化財のうち近代の産業・交通・土木のカテゴリーは75件指定されており、そのうち13件が明治から昭和初期に建造され、歴史的価値が認められた鋼橋や石橋である。残念ながら半世紀の歴史しかないPC橋はもちろん含まれない。日本最初のPC橋である長生橋は撤去されたし、最初の張出し施工の嵐山橋は隣に歩道橋ができています。オリジナルのまま残っている信楽高原鉄道の第一大戸川橋梁は、昨年PC橋で初めて登録有形文化財に登録されたが、あと25年くらい経ったら重要文化財の候補となるのであろうか。

文化財のほかに「財」のつくものに耐久財、消費財があるが、橋はどちらかといえば耐久財の要素が大きいと思われる。世界の橋梁技術者の中で評価が高い錦帯橋は、オリジナルではないので重要文化財ではない。しかし、誰が見ても文化的な価値は十分に高いと思われる。フェラーリのデザイナーであった奥山清行氏は、芸術とデザインの違いを「芸術は自分のためにもものを作り、デザインは客のためにもものを作る」といっている。建築では芸術との境を議論されることから分かるように、建築家は自己を意識するからこそ名が残り、芸術性を大いに追求するのであろう。奥山氏の名言どおりである。一方で、橋は機能が重要であり芸術性を追求するものではない。

文化的な活動面から考えてみると、地下鉄博物館はメトロ文化財団が運営しており、ドイツには橋の博物館がある。そしてこれらは歴史も含めて、文化

的な事業として世の中に広く認知されている。日本の鋼橋は、土木学会を中心に古い資料を保存しているという動きがあるが、PC橋はまだ手つかずの状態である。50年過ぎた日本のPC橋は、当時の貴重な資料がこのままでは消滅してしまうおそれがある。戦前から始まったプレストレストコンクリート技術の歴史を何らかの形で今残しておかないと、文化財としての歴史的価値を後世に伝えることができなくなる。多くは耐久財としてその使命を終わっても構わないが、土木遺産としてではなく、現役のままいくつかは文化財として残れるようにしたいものである。そのためにも、今から歴史的な資料の保存に取りかからなければならない。日本のPCの歴史が戦前に福井大学の建築から始まったという点からすれば、土木と建築が集まるPC技術協会の仕事であらう。

橋は人や車を通すという機能をもっとも重要である。そして機能しながら、周囲の景観の移ろいや人の営みなどの積み重ねなどが、そこにある橋を含めた風景に「文化」を付加してくれる。芸術ではない橋に造り手が初めから文化を求めることは必要ないであろう。しかし、橋の設計者は時間が文化を付加してくれるようにデザインすることはできる。たとえ文化財にならなくても、錦帯橋のように人に愛され、守ってもらえる文化的価値の高い橋を目指すのである。今まであまり意識されていなかった時間軸をデザインに織り込むことで、文化が熟成されていく可能性が高まる。ただし、美しい橋が必要条件である。

結局、文化勲章に始まった「橋に文化はあるのか」に対する結論は、しっかり機能を果たし、時間軸を超えた歴史に耐えられる美しい橋をデザインする、というごく当たり前の結論に行き着いてしまった。橋の造り手は自己主張することなく謙虚であれ、ということではないだろうか。文化的価値はその褒美として付いてくるのである。

\* Akio KASUGA : 三井住友建設(株) 土木本部 副本部長